Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10909**

18. Wahlperiode 19.01.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lisa Paus, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/10732 –

Steuerliche Rahmengestaltung für Diesel-Pkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit über einem Jahrzehnt nimmt der Marktanteil von Dieselautos in der Bundesrepublik Deutschland deutlich zu. Diese Entwicklung wird immer wieder als für den Klimaschutz positiv eingestuft, so etwa seitens des Verbandes der Automobilindustrie. Auch für den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, leisten Dieselmotoren „durch die CO_2-Einsparung einen wertvollen Beitrag, dass wir unsere Klimaziele erreichen können“ (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/dobrindt-diesel-steuer-101.html, 21. Dezember 2015). Gleichzeitig ist offenkundig, dass mit der Verbreitung von Dieselfahrzeugen die Luftqualität in Städten massiv beeinträchtigt wird. Nach Angaben der Europäischen Kommission überschreiten derzeit hergestellte Euro-6-Dieselfahrzeuge im Durchschnitt unter realen Fahrbedingungen im Vergleich zu Labortests den NO_x-Grenzwert um das Vier- bis Fünffache. Ebenso sind die Verbrauchs- bzw. CO_2-Werte bei zahlreichen Automodellen nicht stimmig und weichen deutlich von Herstellerangaben ab. Diesel-Pkw werden seit Jahren politisch gefördert, etwa durch im Vergleich zum Benziner großzügigere Schadstoffgrenzwerte, fehlende Nachprüfungen von Realemissionen oder durch die steuerliche Vergünstigung von Dieselkraftstoff. Das Umweltbundesamt fordert, solche umweltschädlichen Subventionen abzubauen und das freiwerdende Geld in den Klimaschutz zu investieren.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Soweit für die Beantwortung der Fragen Daten zu den Mengen versteuerten Diesel- und Benzinkraftstoffs sowie der Höhe der Steuereinnahmen aus der Energiesteuer für Diesel- und Benzinkraftstoff zugrunde gelegt wurden, basieren diese auf den jährlichen Aufzeichnungen des Statistischen Bundesamtes sowie den Statistiken der Generalzolldirektion zum Stichtag 30. Dezember 2016.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 17. Januar 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie hoch ist der finanzielle Gesamtumfang der Steuerbegünstigung von Dieselkraftstoff gegenüber Benzin aufgrund des niedrigeren Steuersatzes bei der Energiesteuer?

Eine generelle steuerliche Förderung für Dieselkraftstoff ist nicht gegeben. Zwar unterliegt Dieselkraftstoff gegenüber Benzin einem geringeren Energiesteuersatz, diesem stehen aber höhere Steuersätze für Pkw mit Dieselmotoren bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Nach der Intention des Gesetzgebers handelt es sich dabei um einen pauschalen Belastungsausgleich für den energiesteuerlichen Vorteil. Auch die EU-Richtlinie 2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung (Energiesteuerrichtlinie) sieht geringere Mindeststeuersätze für Dieselkraftstoff vor.

Ob sich im Einzelfall im Vergleich zur Nutzung von Fahrzeugen mit Ottokraftstoff begünstigende Effekte ergeben, hängt u. a. von der Kilometerleistung des Fahrzeugs ab.

Belastbare Erkenntnisse über eintretende Verhaltenseffekte hinsichtlich der Auswirkungen von höheren Betriebskosten, insbesondere in Bezug auf die Fahrzeugwahl und Fahrleistung, liegen nicht vor. In der nachstehenden Tabelle sind die rechnerischen Steuermehreinnahmen ausgewiesen, die sich bei einer Besteuerung des Dieselkraftstoffes von PKW mit dem Energiesteuersatz für Benzin exemplarisch für das Kalenderjahr 2015 ergeben hätten – ohne Berücksichtigung von Mindereinnahmen aufgrund einer Annahme des Wegfalls des pauschalen Belastungsausgleichs bei der Kraftfahrzeugsteuer.

2015	Gesamtverbrauch	Energiesteuersatz	Energiesteuer
Diesel-PKW	Mio. l	€/1.000 l	Mio. €
Regelsatz	20.020	470,40	9.417,40
Modellsatz	20.020	654,50	13.103,09
Differenz/ Gesamtumfang			3.685,69

2. Was war der Grund in den 90er-Jahren, die Steuer auf Benzin deutlich stärker anzuheben als auf Diesel, und haben dabei klimapolitische Gesichtspunkte eine Rolle gespielt?

Die unterschiedliche Entwicklung der Steuersätze auf Benzin und Diesel in den 90er-Jahren geht insbesondere auf das Gesetz zur Einführung eines befristeten Solidaritätszuschlags und zur Änderung von Verbrauchssteuer- und anderen Gesetzen (Solidaritätsgesetz) vom 24. Juni 1991 (BGBl. I, S. 1318) zurück. Das Solidaritätsgesetz berücksichtigte die Vorschläge der EG-Kommission zur Harmonisierung der Mineralölsteuer in der Richtlinie 92/82/EWG in Verbindung mit der Richtlinie 92/81/EWG (s. Bundestagsdrucksache 12/220). Der Gesetzgeber hat durch die differenzierten Änderungen der nationalen Steuersätze diese den von der EG-Kommission vorgegebenen Zielsteuersätzen angenähert. Zugleich sollte die Erhöhung der Mineralölsteuer insgesamt durch die damals erwartete Verringerung des Ausstoßes von Schadstoffen den Umweltschutz fördern und zur Umlenkung der Verkehrsleistung von der Straße zur Schiene beitragen. Deshalb wurden die Steuersätze auf Kraftstoffe durch das 1. Gesetz zur Umsetzung des Spar-, Konsolidierungs- und Wachstumsprogramms (1. SKWPG) vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I, S. 2353) um den gleichen Betrag erhöht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

3. Sind die Gründe eines niedrigeren Steuersatzes auf Dieselkraftstoff vor dem Hintergrund der steigenden Belastungen mit Feinstaub und Stickstoffoxiden in den Städten in der Vergangenheit erneut geprüft und in Verhältnis zu den entstehenden gesundheitlichen Nachteilen und Kosten der durch Dieselfahrzeuge verursachten Schadstoffe gesetzt worden, und wenn nein, warum nicht?

Der im Vergleich zum Benzin niedrigere Steuersatz auf Dieselkraftstoff ist in Anhang 1 der Richtlinie 2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung (Energiesteuerrichtlinie) angelegt. Im Übrigen verweist die Bundesregierung auf die Antwort zu Frage 1.

4. Wie hoch war der Anteil von Diesel-Pkw im Fahrzeugbestand und bei Neuzulassungen jeweils, als die stufenweisen Steuervergünstigungen in der Bundesrepublik Deutschland festgesetzt wurden (absolut und in Prozentangaben)?

Durch das Mineralölsteuergesetz vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I, S. 2150) wurden Steuersätze in den Jahren 2000, 2001, 2002 und 2003 stufenweise festgesetzt. Für diese Jahre sind die Zahlen in den nachfolgenden Tabellen ausgewiesen.

Bestand an Diesel-PKW in den Jahren 2000 bis 2003

	Pkw - Bestand zum			
	01.07.2000	01.01.2001	01.01.2002	01.01.2003
Pkw insgesamt	42.839.906	43.772.260	44.383.323	44.657.303
davon Diesel-Pkw	5.960.676	6.357.355	6.974.712	7.608.486
in %	13,9	14,5	15,7	17,0

Neuzulassungen von Diesel-PKW in den Jahren 2000 bis 2003

	Pkw - NZL im Jahr			
	2000	2001	2002	2003
Pkw insgesamt	3.378.343	3.341.718	3.252.898	3.236.938
davon Diesel-Pkw	1.026.002	1.155.324	1.236.213	1.292.727
in %	30,4	34,6	38,0	39,9

5. Wie hat sich die Ausgestaltung des steuerlichen Kostenvorteils zwischen den Jahren 1986 und 1999 entwickelt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Zur Entwicklung der Steuersätze wird auf die nachfolgende Tabelle verwiesen.

Stichtag	Benzin bleifrei	Benzin verbleit	Diesel
	DM/hl	DM/hl	DM/100kg
01.01.1986	46,00	53,00	53,25
01.04.1987	47,00	53,00	53,25
01.04.1988	48,00	53,00	53,25
01.01.1989	57,00	65,00	53,25
01.01.1991	60,00	67,00	53,25
01.07.1991	82,00	92,00	65,30
	Benzin bleifrei	Benzin verbleit	Diesel
	DM/1.000 l		
01.01.1993	820,00	920,00	550,00
01.01.1994	980,00	1.080,00	620,00
01.04.1999	1.040,00	1.040,00	680,00

6. Wie hoch sind die Einnahmen aus der Energiebesteuerung von Diesel seit dem Jahr 1990 (tabellarische Darstellung in Euro getrennt nach Jahr, PKW und Nutzfahrzeugen und jeweils nach Hubraumklassen und Fahrzeugsegmenten)?

Eine Darstellung der Einnahmen getrennt nach Jahr, PKW und Nutzfahrzeugen, Hubraumklassen und Fahrzeugsegmenten ist nicht möglich, da der Steuersatz nach § 2 EnergieStG nur auf dem Steuergegenstand selbst basiert, jedoch nicht auf der Art des Kraftfahrzeuges, in dem der Steuergegenstand als Kraftstoff eingesetzt wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Entsprechende Statistiken sind daher nicht vorhanden, die Einnahmen aus der Dieselbesteuerung können nur insgesamt angegeben werden.

Jahr	Einnahmen in Mrd. €
1990	9,4
1991	6,5
1992	7,6
1993	8,1
1994	9,3
1995	9,6
1996	9,7
1997	10,0
1998	10,3
1999	11,6
2000	12,8
2001	14,0
2002	14,9
2003	15,6
2004	15,7
2005	15,0
2006	15,7
2007	16,3
2008	16,9
2009	16,9
2010	18,0
2011	18,6
2012	18,8
2013	19,2
2014	19,9
2015	20,4
2016*	17,3

* Stand Oktober 2016

7. Wie hoch sind die Einnahmen aus der Energiebesteuerung von Benzin seit dem Jahr 1990 (tabellarische Darstellung in Euro getrennt nach Jahr, PKW und Nutzfahrzeugen jeweils nach Hubraumklassen und Fahrzeugsegmenten)?

Eine Darstellung der Einnahmen getrennt nach Jahr, PKW und Nutzfahrzeugen, Hubraumklassen und Fahrzeugsegmenten ist nicht möglich, da der Steuersatz nach § 2 EnergieStG nur auf dem Steuergegenstand selbst basiert, jedoch nicht auf der Art des Kraftfahrzeuges, in dem der Steuergegenstand als Kraftstoff eingesetzt wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Entsprechende Statistiken sind daher nicht vorhanden, die Einnahmen aus der Benzinbesteuerung können nur insgesamt angegeben werden.

Jahr	Einnahmen in Milliarden €
1990	21,4
1991	15,1
1992	17,5
1993	17,7
1994	20,2
1995	20,2
1996	20,2
1997	20,4
1998	20,4
1999	21,4
2000	22,0
2001	22,5
2002	22,8
2003	22,8
2004	21,7
2005	20,0
2006	19,4
2007	18,8
2008	18,2
2009	17,8
2010	17,6
2011	17,5
2012	16,7
2013	16,3
2014	16,3
2015	16,1
2016*	13,2

* Stand Oktober 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Wie groß ist die Differenz aus den Einnahmen aus der Energiebesteuerung eines Dieselfahrzeugs und eines Benzinfahrzeugs, bezogen auf eine durchschnittliche Fahrzeugleistung von 15 000 km pro Jahr und dem aktuellen durchschnittlichen Verbrauch von Diesel- bzw. Benzin-PKW?

Die Bundesregierung verweist zur Beantwortung dieser Frage auf die nachfolgende Tabelle.

	Durchschnittsverbrauch l/100km	Verbrauchsmenge für 15.000 km in l	Steuersatz €/1.000l	Energiesteuer in €
Diesel	6,8	1.020	470,40 €	479,81
Benzin	7,7	1.155	654,50 €	755,95
			Differenz	276,14

9. Wie hoch sind die jährlichen Steuermindereinnahmen von Dieselkraftstoff in Deutschland aufgrund des niedrigeren Steuersatzes bei der Energiesteuer und des in der Folge geringeren Mehrwertsteuersatzes, und wie haben sie sich seit dem Jahr 1990 entwickelt (bitte einzeln in tabellarischer Form auflisten)?

Aufgrund des engen sachlichen Zusammenhangs zu Frage 11 beantwortet die Bundesregierung die Fragen 9 und 11 gemeinsam.

In der nachstehenden Tabelle sind die rechnerischen Steuermehreinnahmen ausgewiesen, die sich bei einer Besteuerung des Dieselkraftstoffes mit dem gleichen Energiesteuersatz wie für Benzin in den Jahren 1990 bis 2015 ergeben hätten. Verhaltenseffekte hinsichtlich der Auswirkungen von höheren Betriebskosten, insbesondere in Bezug auf die Fahrzeugwahl und Fahrleistung, sind nicht berücksichtigt.

Bei der Umsatzsteuer ist der Wert ohne Berücksichtigung eines etwaigen Vorsteuerabzugs ausgewiesen. Soweit der Abnehmer den Dieselkraftstoff für sein Unternehmen erworben hat und ein entsprechender Vorsteuerabzug besteht (z. B. Speditionen, Taxen, Dienstwagen), hätten sich aufgrund des Vorsteuerabzugs keine Umsatzsteuermehreinnahmen ergeben. Über die tatsächliche Höhe dieses Vorsteuerabzugs liegen jedoch keine Daten vor. Zudem wäre auch das Umsatzsteuervolumen nach Berücksichtigung eines Vorsteuerabzugs nicht gleichzusetzen mit entsprechenden Mehreinnahmen aus der Umsatzsteuer, da aufgrund des begrenzten verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte höheren Umsatzsteuerzahlungen geringere Ausgaben und damit Umsatzsteuerzahlungen in anderen Bereichen gegenüberstünden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Jahr	Energiesteuermehreinnahmen bei Anwendung des Steuersatzes für Benzin auch auf Dieselkraftstoff	entsprechende Umsatzsteuer-mehreinnahmen (ohne Berück-sichtigung eines gegenüberste-henden Vorsteuerabzugs)
	Mio. €	
1990	1.806	253
1991	6.608	925
1992	8.302	1.162
1993	8.669	1.300
1994	10.675	1.601
1995	11.101	1.665
1996	11.208	1.681
1997	11.423	1.713
1998	11.849	1.866 [1]
1999	12.105	1.937
2000	13.329	2.133
2001	14.062	2.250
2002	6.212	994
2003	6.068	971
2004	6.093	975
2005	5.806	929
2006	7.592	1.215
2007	6.422	1.220
2008	6.715	1.276
2009	6.724	1.278
2010	7.083	1.346
2011	7.298	1.387
2012	7.384	1.403
2013	7.588	1.442
2014	7.771	1.477
2015	8.007	1.521
Summe	217.903	35.919

1 In 1998 wurde der Umsatzsteuersatz unterjährig (ab 1.4.) von 15% auf 16% angehoben, für die Berechnung wurde ein durchschnittlicher Satz von 15,75% in 1998 unterstellt.

10. Welchen Gesamtbetrag tragen die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw zum Kfz-Steueraufkommen bei?

Auf Grundlage der BMF-Geschäftsstatistik zum Kraftfahrzeugsteueraufkommen der PKW wird der Beitrag der in der Bundesrepublik zugelassenen Diesel-Pkw zum gesamten Kraftfahrzeugsteueraufkommen auf gut 40 Prozent geschätzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Wie hoch ist die Gesamtsumme der Steuermindereinnahmen aufgrund des niedrigeren Steuersatzes auf Dieselkraftstoff seit dem Jahr 1990?

Die Bundesregierung verweist auf die Antwort zu Frage 9.

12. In welcher Höhe entfällt die Dieselkraftstoffvergünstigung auf den Bereich Lkw-Verkehr?

In der nachstehenden Tabelle sind die rechnerischen Energiesteuermehreinnahmen ausgewiesen, die sich bei einer Besteuerung des Dieselkraftstoffes von Fahrzeugen des Güterverkehrs mit dem Energiesteuersatz für Benzin exemplarisch für das Kalenderjahr 2015 ergeben hätten.

2015 Güterverkehr	Gesamtverbrauch Diesel in Mio. l	Energiesteuersatz €/1.000 l	Energiesteuer Mio. €
Regelsatz	22.499	470,40	10.583,53
Modellsatz	22.499	654,50	14.725,60
Differenz/ Gesamtumfang			4.142,07

13. Warum wurden die Steuersätze für Diesel (und auch für Benzin) seit dem Jahr 2003 in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr angepasst?

Zum 1. Januar 2003 ist die 5. Stufe der Ökosteuer in Kraft getreten. Laut Koalitionsvertrag von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (2002) stand im Bereich der ökologischen Finanzreform das Abschmelzen umweltschädlicher Subventionen im Steuerrecht im Vordergrund. Eine Anpassung des Steuersatzes für Diesel auf den Steuersatz von Benzin war durch den Koalitionsvertrag zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht vorgesehen. Gleiches galt für den Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD (2005), die im Bereich der Energiesteuern vorrangig auf eine Harmonisierung der Energiebesteuerung in der EU abstellte, genauso wie der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und FDP (2009). Auch in dieser Legislaturperiode beabsichtigt die Bundesregierung nicht, die Steuersätze der Energiesteuern auf Diesel- oder Ottokraftstoff zu ändern.

14. Wie hoch wären die staatlichen Mehreinnahmen bei der Energiesteuer im Jahr 2015 und in der Summe seit dem Jahr 2003, wenn die Steuersätze für Benzin und Diesel indexiert und an die Inflation angepasst worden wären, jeweils ohne und mit Verhaltenseffekten?

Die Energiesteuer auf Diesel und Benzin wird in den sonstigen Energiesteuern (Bundeshaushalt Titel 6001 03103) erfasst. Da die Indexierung der Steuersätze zu einer analogen Änderung der Steuereinnahmen führt, wurde für die Modellrechnung aus Vereinfachungsgründen das Aufkommen der sonstigen Energiesteuern ab 2004 jeweils um die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichte Inflationsrate des Vorjahres prozentual erhöht. Verhaltensänderungen wurden nicht berücksichtigt, da keine Grundlagen für eine Modellierung vorliegen. Zudem wären Rückwirkungen auf die zur Indexierung genutzte Inflationsrate zu berücksichtigen, da die Bruttopreise für Benzin und Diesel in die Berechnung des Verbraucherpreisindex einfließen. Die Ergebnisse der hypothetischen Szenario-Rechnung ohne Verhaltensanpassung, d. h. bei gleichen Verbräuchen an Benzin und Diesel, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Jahr	Energiesteuer Aufkommen (sonstiges) in Mio. €	Verbraucher-preisindex Veränderung ggü. Vorjahr in %	Index auf Basis des Vorjahres-VPI (2003=100)	Hypothetisches indexiertes Energiesteuer Aufkommen ohne Verhaltensänderung in Mio. €	Differenz zum tatsächlichen Aufkommen in Mio. €
2003	38.149	1,0	100,0	38.149	0
2004	37.034	1,7	101,0	37.418	384
2005	35.346	1,5	102,7	36.307	961
2006	35.018	1,5	104,3	36.526	1.508
2007	35.161	2,3	105,9	37.239	2.078
2008	35.583	2,6	108,3	38.552	2.969
2009	35.368	0,3	111,2	39.327	3.959
2010	35.579	1,1	111,5	39.684	4.106
2011	35.596	2,1	112,8	40.142	4.546
2012	35.226	2,0	115,1	40.549	5.323
2013	35.117	1,5	117,4	41.236	6.119
2014	35.522	0,9	119,2	42.339	6.817
2015	36.003	0,2	120,3	43.302	7.298
Summe	(2003-2015)				46.066

15. Wie hoch ist die staatliche Förderung für den Absatz von Elektro-Autos und den Aufbau einer Ladeinfrastruktur in den Jahren 2017 bis 2019?

Am 18. Mai 2016 hat das Bundeskabinett ein Marktanreizprogramm zur Förderung der Elektromobilität im Umfang von knapp einer Milliarde Euro beschlossen. Teil des Programms ist die Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit dem Ziel der Errichtung von bundesweit 15 000 Ladesäulen. Hierfür werden 300 Mio. Euro bereitgestellt. Für den Umweltbonus, die sog. Kaufprämie, sind Bundesmittel in Höhe von 600 Mio. Euro vorgesehen.

16. Wie viele privatgenutzte Dienstwagen wurden seit dem Jahr 1990 jährlich zugelassen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine belastbaren Erkenntnisse vor.

17. Wie lang war die durchschnittliche Haltedauer dieser Fahrzeuge?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine belastbaren Erkenntnisse vor.

18. Wie hoch ist der Anteil von Diesel-Pkw der Oberklasse bei neu zugelassen Fahrzeugen als Dienstwagen im Vergleich zu Privatzulassungen?

Es wurde zwischen privatem und gewerblichem Halter unterschieden. Unter gewerbliche Halter fallen auch Tageszulassungen. Das Merkmal „Dienstwagen“ ist in den verfügbaren Daten nicht erfasst.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anteil der Diesel-Pkw in dem Segment „Oberklasse“			
2015	Pkw gesamt	davon Diesel	Anteil in %
Oberklasse – Pkw*	31.555	19.567	62,0
Private Halter	4.422	2.418	54,7
Gewerbliche Halter	27.122	17.140	63,2

* (einschließlich unvollständiger oder unplausibler Angaben)

19. Wie hoch ist der Anteil von Diesel-Pkw bei privat genutzten Dienstwagen, und wie hat sich dieser Anteil seit dem Jahr 2003 verändert?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zur privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen vor.

20. Wie hoch ist der durchschnittliche CO_2-Ausstoß neu zugelassener Dienstwagen im Vergleich zu Privatzulassungen?

Es wurde zwischen privatem und gewerblichem Halter unterschieden. Unter gewerbliche Halter fallen auch Tageszulassungen. Das Merkmal „Dienstwagen“ ist in den verfügbaren Daten nicht erfasst. Neuzulassungen von Pkw nach Halter-Typ und CO_2-Ausstoß im Jahr 2015

Durchschnittlicher CO_2-Ausstoß neuzugelassener Pkw				
2015	Pkw insgesamt		davon Diesel - Pkw	
	Anzahl	CO_2-Mittelwert (in g/km)	Anzahl	CO_2-Mittelwert (in g/km)
Pkw Neuzulassungen*	3.206.042	129	1.538.451	130
Private Halter	1.098.068	129	357.424	133
Gewerbliche Halter	2.106.839	129	1.180.209	130

* (einschließlich unvollständiger oder unplausibler Angaben)

21. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Steuervorteile für Dienstwagen in Deutschland, und wie setzen sie sich zusammen?

Die Nutzung von Dienstwagen unterliegt in Deutschland einer sachgerechten Besteuerung. Insofern entstehen auch keine Steuermindereinnahmen durch Gewährung von Steuervorteilen.

22. Wie hoch war bis zum September 2016 das Volumen der staatlichen Förderung der Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Rußpartikelfiltern?

Im Rahmen der Programme zur Förderung des nachträglichen Einbaus von Partikelminderungssystemen bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Selbstzündungsmotor (Diesel) wurden von 2009 bis September 2016 rund 468 000 Nachrüstungen mit Zuschüssen gefördert. Für die Programme wurden insgesamt rund 150 600 000 Euro verausgabt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

23. Mit welchen Verhaltenseffekten würde die Bundesregierung rechnen, wenn der niedrigere Dieselsteuersatz auf den Steuersatz für Benzin angehoben würde?

    Um wie viel würde sich die Fahrleistung kurz- und langfristig mindern, und welche Emissionseinsparungen hätte das zur Folge?

Belastbare Erkenntnisse über eintretende Verhaltenseffekte in Hinblick auf das konkret dargestellte Szenario hinsichtlich der Auswirkungen von höheren Betriebskosten, insbesondere in Bezug auf die Fahrzeugwahl und Fahrleistung, liegen nicht vor.

24. Wie lange ist es nach Auffassung der Bundesregierung noch geboten, Dieselkraftstoff für den Pkw-Bereich aus Gründen des „Klimaschutzes“ steuerlich zu fördern?

Die Bundesregierung besteuert Dieselkraftstoff in Einklang mit den Vorgaben der zugrundeliegenden Richtlinie 2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung (Energiesteuerrichtlinie). Zur Frage einer steuerlichen Förderung von Dieselkraftstoff wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

25. Von welchen Mindereinnahmen geht die Bundesregierung beim Aufkommen der KFZ-Steuer aus, die entstehen, weil die auf dem Prüfstand im Labor gemessenen Typprüfwerte zum Ausstoß von Kohlenstoffdioxid von den tatsächlich auf der Straße gemessenen Emissionen abweichen?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Antwort zur Frage 16 der Kleinen Anfrage „CO_2- und Spritverbrauchsangaben von Pkw“ vom 28. Juli 2015 (Bundestagsdrucksachen 18/5542 und 18/5656).

26. Inwiefern können die Voraussetzungen der Steuerhinterziehung (§ 370 der Abgabenordnung) erfüllt sein, wenn die auf dem Prüfstand im Labor gemessenen Typprüfwerte zum Ausstoß von Kohlenstoffdioxid von den tatsächlich auf der Straße gemessenen Emissionen abweichen und es dadurch zu einer Steuerverkürzung kommt?

Nach § 370 Absatz 1 AO setzt die Steuerhinterziehung stets eine Steuerverkürzung oder einen ungerechtfertigten Steuervorteil voraus.

Die Beantwortung steuerstrafrechtlicher Fragen hängt also maßgeblich davon ab, ob Steuern nicht, nicht in voller Höhe oder nicht rechtzeitig festgesetzt worden sind, vgl. § 370 Absatz 4 erster Halbsatz AO. Tatsächlich auf der Straße gemessene CO_2-Emissionen sind keine Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333